

Anarkistinen kirjasto  
Anti-Copyright  
2012 heinäkuu 5

*Fernest Rosty*

# **Autojen onnettomuus**

Fernest Rosty  
Autojen onnettomuus

Haettu 5.7.2012 osoitteesta: <http://takku.net/article.php/200509221412393>



# Sisältö

Lisää lukemista aiheesta .....	11
--------------------------------	----



*Teknologia- ja sivilisaatiokritiikki:*  
Black and Green Network: Writings  
Insurgent Desire – The Online Green Anarchy Archive  
GreenAnarchy.info  
Zerzan, John: Koneiden iltahämärä

Autotonta päivää vietetään jälleen eri puolilla maailmaa. Tavallisesti moottoriliikennettä kritisoidaan sen ympäristövaikutuksista; autoilu onkin eittämättä merkittävimpiä yksittäisiä tekijöitä ihmisen aiheuttamassa ilmastonmuutoksessa. Tämä huomio on johtanut toisaalta vaatimuksiin suosia ja edistää joukko liikenteen ja muiden vaihtoehtoisten liikkumismuotojen käyttöä, toisaalta siirtyä vaihtoehtoihin polttoaineisiin. Takku jättää tällä kertaa kuitenkin sikseen autojen ilmastovaikutukset, haihatte lun ydinvoiman kiivaaseen lisärakentamiseen nojaavasta vetytaloudesta sekä biopolttoaineiden massatuotannossa tarvittavien valtavien monokulttuuri-viljelmien ongelmat. Sen sijaan tarkastelemme liikennettä osana kaupunkilais-teollisen sivilisaation rakenteellista väkivaltaa ja terroria.

Vaikka inhimillisen kärsimyksen ja kuoleman pelkistäminen tilastoiksi ja numeroiksi on vähintäänkin mautonta, auttavat seuraavat luvut kenties asettamaan liikenteen ja liikenneonnettomuudet oikeaan mittasuhteeseen. ”Maailman liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain yhteensä noin miljoona ihmistä ja 23 miljoonaa ihmistä loukkaantuu”<sup>1</sup>. Väkilukuun suhteutettuna autot tappavat jota kuinkin yhtä tasaiseen tahtiin kaikkialla missä ikinä kulkevatkaan. Liikenneperäisten ilmansaasteiden aiheuttamiin sairauksiin kuolee vielä useampi kuin onnettomuuksissa – WHO:n mukaan arviolta 1,5 miljoonaa ihmistä<sup>2</sup>. Yhteensä siis jopa 2,5 miljoonaa ihmistä kuolee ja kymmenet miljoonat sairastuvat liikenteen johdosta. Vertailun vuoksi: eri arvioiden mukaan 1900-luvun aikana sodissa, sisäisissä konflikteissa ja valtioterrorin uhreina kuoli vuosittain keskimäärin 1,7 – 2,6 milj. ihmistä. Nämä luvut sisältävät kaksi maailmansotaa sekä mm.

---

<sup>1</sup> ADB: Liikenneonnettomuuksista miljardien vahingot Kaakkois-Aasian maile

<sup>2</sup> Air Pollution Fatalities Now Exceed Traffic Fatalities by 3 to 1

Yhdysvaltojen ja kommunististen valtioiden masinoimien sotien ja terrorin uhrin<sup>3</sup>. Vaikka sotien vaatima uhriluku on jälleen kasvussa, on viime vuosina liikenteen seurauksena yhä kuollut enemmän ihmisiä kuin sodissa. Heidi Havansin sanoin autoilua voikin yleisesti hyväksytyin asemansa johdosta pitää ”yhteiskuntamme järjestäytyneimpänä ja laajamittaisimpana omia jäseniään eliminoivana ja heille kärsimystä tuottavana järjestelmänä”<sup>4</sup>.

Ihmiset eivät ole ainoita liikenteen uhreja, vaan myös toislajiset eläimet joutuvat autojen terrorin kohteeksi. Arviolta neljästä seitsemään miljoonaa eläintä menettää henkensä vuosittain Suomen maanteillä: sammakoita, myyriä, lintuja, oravia, jäniksiä, kettuja, supikoiria, poroja, hirviä Hirvikolareiden määrä Suomen maanteillä on viime vuosina kasvanut, ja vuonna 2001 niitä tapahtui jo yli kolme tuhatta. Hirvikolarikeskustelua leimaa sama suhteellisuuden tajun puute, mikä vaivaa kaikkea villieläimiä koskevaa keskustelua. Jos jossain ihmisasutuksen liepeillä on nähty vaikkapa susia, ja paikallinen perimätieto tietää kertoa että ”kyllä se tais olla vuonna 1880 kun karhu kävi naapurin isännän päälle”, niin tunnetusti tästä syntyy iltapäivälehdissä pelkoa, vihaa ja murhanhimoa lietsova kohujuttu. Samaan aikaan autot tappavat ja vammauttavat kymmeniä miljoonia ihmisiä vuosittain kautta maailman, muista eläimistä puhumattakaan – eikä juuri kukaan silti kyseenalaista autojen olemassaoloa!

Ajatus siitä että hirvi olisi syyllinen hirvikolariin on täysin absurdi. Tämä on kuitenkin valtiovallan ja mediapropagandan syöttämä julkinen mielipide, eikä sattumalta. Kaupunkilais-teollinen sivilisaatio tarvitsee syntipukkeja karistaakseen epäilykset

<sup>3</sup> Deaths by Mass Unpleasantness: Estimated Totals for the Entire 20th Century

<sup>4</sup> Havansi, Heidi. Autoilu, rakenteellinen väkivalta ja vegetarismi.

rakentaminen on estettävä – eikä tämä kaikki onnistu vain symbolisesti protestoimalla. Voimme toki irtautua hetkeksi päivittäisistä rutiineistamme kirjoittaaksemme vetoituksen tai heilutellaksemme kylttiä, ja omantuntomme näin hieman tyyntyyttyä jatkaa entiseen tapaan. Mutta jos todella haluamme lopettaa megakoneen tuottaman joukkotuhon – josta liikenne on vain yksi osa – on meidän tehtävä henkilökohtainen valinta ja hylättävä megakoneen valheellinen maailma. Muutos joka elämän puolustamiseksi tarvitaan on väistämättä kokonaisvaltainen, ja se voi tapahtua ainoastaan niin että muutamme radikaalisti oman elämämme suuntaa. Vanhassa, valheellisessa, tukahduttamiseen ja murhaan perustuvassa maailmassa ei ole juuri mitään säilyttämisen arvoista, eikä siten meidän totutussa elämässämmekään.

Jatkossa autoton päivä olisikin parasta omistaa suoralle toiminnalle autojen ylivaltaa vastaan. Ei myöskään ole mitään syytä rajata autottomuutta vain yhteen päivään tai viikkoon vuodessa: täysin autotonta päivää parempi ja kenties jopa realistisempi tavoite olisi täysin *autoton elämä*.

-Ferst Rosty

## Lisää lukemista aiheesta

### *Autot ja liikenne:*

anonymous. Auto-Struggles. The Developing War Against the Road Monster.

anonymous. The Importance of the Car to the Modern Economy. Gorz, Andre. The Social Ideology of the Motorcar.

Mr. Social Control. Away with all cars. An open letter to all motorists.

Noss, Reed. The Ecological Effects of Roads.

Tucker, Kevin. The Allegory of the Accident.

kokonaisvaltaiseen ja ennakoivaan terveyden ylläpitoon, tehden ihmiset riippuvaisiksi keskitetyistä sairaidenhoitolaitoksista.

Autoton päivä nykyisessä muodossaan tarjoaa megakoneen tuottamiin ongelmiin jotakuinkin yhtä mullistavia ratkaisuja kuin roska päivässä -liike osaltaan. Vaikka molempien projektien taustalta on löydettävissä jonkinlainen käsitys 'ympäristö-ongelmista', ne tuntuvat kuitenkin olevan enemmän huolissaan porvarillisen kaupunkiympäristön puhtaudesta ja viihtyisyydestä. Yhdessä ne ajavat roskatonta, autotonta, idyllistä kaupunkikeskustaa, jossa valistuneet kansalaiset voivat kahvikupposen äärellä pohdiskellen harjoittaa globaalilla orjataloudella lunastettuja demokraattisia vapauksiaan. Autottomuudellaan kerskailevan kaupungin asukkaan tekopyhyys paljastuu, kun paljastetaan valtava *näkymätön autoilu* josta kaikki kaupunkilaiset ovat riippuvaisia. Ruoka, vaatteet, kengät, pakettitalot, huonekalut, kodin elektroniikka, päivän lehdet, sievät kahvikupposet, polkupyörät, pesukoneet, reilun kaupan ekotuotteet . . . kaikki mitä kaupunkilainen – tunnollisesti pyöräilevä ekokaupunkilainenkin – ikinä ostaa, käyttää ja kuluttaa, *autoilee* hänen luokseen, ja monesti vieläpä maailman eri resurssisotien näyttämöiltä.

Vallalla on tyrannia, joka uskottelee meille että palkkaorjuus sekä tavaroiden ja elämysten ostelu ovat ”vapautta” – ja tämäkin kuvitteellinen vapaus turvataan vain sillä ehdolla, että yksin Suomessa 400 sattumanvaraisesti valittua ihmistä sekä miljoonia toislaajisia eläimiä uhrataan vuosittain teiden ritareille. Vähintään yksi ihminen teloitetaan päivittäin edistyksen alttarilla. Tämänkö me aiomme todella hyväksyä välttämättömänä?

Elämän uhraaminen yhä uusien teiden ja yhä vankemmin linnoitettujen autojen alle on kerta kaikkiaan lopetettava. Autot on pysäytettävä ja tehtävä toimintakyvyttömiksi, uusien teiden

niskoiltaan, säilyttääkseen uskottavuutensa. Sen on kerta toisensa jälkeen, jokaisen onnettomuuden kohdalla erikseen pystyttävä kääntämään meidän huomiomme pois siitä tosiasiaista, että kaupunkilais-teollisen sivilisaation edellyttämä liikenne, ja teollinen järjestelmä kokonaisuudessaan, ovat itse asiassa rakenteellista väkivaltaa. Niinpä yhtä lailla liikenneonnettomuuksien kuin muidenkin teollisten onnettomuuksien tai katastrofien jälkeen alkaa välittömästi yksittäisen syy, syyllisen tai syyllisten etsiminen.

Jokainen yksittäinen onnettomuus – kaikista miljoonista onnettomuuksista joita kaikkialla megakoneen piirissä tapahtuu päivittäin – täytyy saada näyttämään ainutkertaiselta ja poikkeukselliselta. Jokaiselle on löydettävä syytä. Jokaisen onnettomuuden on oltava väsymyksen, juopumuksen, inhimillisen erehdyksen, piittaamattomuuden, teknisen vian, ryssien tai hirven syytä, sillä henkilöautoja, öljytankkereita, kemikaalirekkoja, tehtaita tai kaivoksia ei yksinkertaisesti saa kyseenalaistaa. Niitä ei *voi* kyseenalaistaa, sellaista voi olla vaikea edes ajatella. *Sinä* olet syyllinen, ei tämä järjestelmä. Megakone toimisi moitteettomasti jos vain *sinä* et olisi niin vajavainen. Turvallisuus onkin kiinni asenteesta: tarvitaan valistusta ja asennekasvatusta, ja jonnain päivänä kaikki toimii täydellisesti. Yksikään ihminen ei tee enää ainuttakaan kohtalokasta virhettä eikä yhteenkään laitteeseen tule yllättävää vikaa. *Sinä* päivänä kun me kaikki olemme täydellisiä ja erehtymättömiä – kun olemme elämää kuolleeksi rahaksi ja tavaraksi jalostavan megakoneen moitteettomasti toimivia, virheettömiä osia – *sinä* päivänä olemme päässeet eroon onnettomuuksista.

On ilmiselvää, että tällainen liikenne- ja työturvallisuusreformisteille ominainen usko valistuksen ja asennekasvatuksen voimaan on täysin harhaista. Liikenneonnettomuudet, samoin

kuin työtaturmat, teolliset onnettomuudet, saastepäästöt, katastrofit ja resurssisodat ovat erottamaton ja jatkuva, päivittäinen osa kaupunkilais-teollisen sivilisaation olemassaoloa. Ne ovat hinta jonka maksamme tästä hyvinvoinnistamme, tai paremmin sen illuusiosta. Paitsi että onnettomuudet ovat jokapäiväisiä, ne ovat myös asioita joille kukaan ei lopulta voi mitään, ja joista kukaan ei oikeastaan ole vastuussa. Pitkälle viety työnjako ja erikoistuminen ovat johtaneet siihen, että olemme tulleet riippuvaisiksi sosiaalisista ja teknologisista rakenteista, jotka ovat liian suuria jotta voisimme niitä käsittää; rakenteista joita emme hallitse, joihin emme pysty vaikuttamaan. Massayhteiskunnan teknologia vieraannuttaa meidät toisistamme, ja henkilökohtainen vastuu tulee mahdottomaksi kadoten jonnekin kasvottomiin instituutioihin.

Teollisuuden, teknologian ja massayhteiskunnan vastustaminen ei ole uusi ilmiö. Luddiitit tuhosivat teollisen vallankumouksen kynnyksellä, 1700-luvun Englannissa koneita ja tehtaita pyrkimyksensä estää elämän köyhtyminen ja ankea tulevaisuus kaupunkilais-teollisessa ympäristössä. 50-luvun beat-sukupolven ja sitä seuranneen 60-luvun vastakulttuurin piirissä monet hylkäsivät radikaalilla ja henkilökohtaisella tavalla kaupunkilais-teollisen sivilisaation, jonka olemassaolo perustui heidän näkemyksensä mukaan ”yhteiskunnalliseen valheeseen” ja pakoon. Tällä hetkellä teknologian ja sivilisaation kritiikkiä jatkaa vahvimmin primitivisminä tunnettu ajattelun virtaus, jonka juuret ovat mm. yhteisöllisessä anarkismissa ja alkuperäiskansojen kamppailuissa sivilisaation valloituspyrkimyksiä vastaan.

Tässä yhteydessä on kenties paikallaan vastata syytökseen, joka teknologiakriitikkoja vastaan usein esitetään. Syytöksen mukaan primitivistit jättävät huomiotta kehittyneen teknologian tarjoamat edut, tai vähättelevät niitä. Tämä syytös on perätön. Primitivistit eivät jätä näitä väitettyjä etuja huomiotta, mutta

he pitävät niistä maksettavaa hintaa (kaikkean elolliseen kohdistuva tuho, kuolema, sairaudet, yksinäisyys, vieraantuneisuus, elämän merkityksettömyys . . .) täysin suhteettomana mahdollisesti saatuun hyötyyn nähden. Teknologisen sivilisaation puolustajat esittävä varsin usein nykyaikaisen lääketieteen, terveydenhuollon ja kirurgian esimerkkinä modernin yhteiskunnan kiistämättömistä saavutuksista. Ilman niitä ei tämän väitteen mukaan voitaisi parantaa lukuisia ihmiskuntaa vitsaavia sairauksia tai hoitaa vakavia vammoja saaneita potilaita. Ja autojen vastustajilta voisi kysyä, kuka kuljettaisi kiireellistä apua tarvitsevat hoitoon jos ei ambulansseja olisi?

Nykyaikainen lääketiede ja kirurgia eivät kuitenkaan ole mitään muuta kuin sivilisaation epätoivoinen yritys paikata niitä vahinkoja jotka se *itse aiheuttaa*. Valtaosan tartuntataudeista – mm. sukupuolitaudeista, ja vaikkapa influenssan – tiedetään olevan seurausta sivilisaation juurilla tapahtuneesta eläinten kesyttämisestä ja paikallaan pysyvään asutukseen siirtymisestä. Ihmisen ja muiden eläinten välisen vuorovaikutuksen lisääntyä kesyttämisen myötä kehittyi aivan uusia taudinaiheuttajien kantoja. Epidemiat eivät myöskään olleet mahdollisia ennen sivilisaation tuottamaa väestönkasvua ja -keskittymistä. Vakavat onnettomuudet, kuten juuri liikenneonnettomuudet, työtaturmat ja saaste- tai säteilypäästöt puolestaan ovat järjestään teknologisen järjestelmän aiheuttamia. Kun tähän lisätään vielä elintasosairaudet (esim. sydän- ja verisuoni-, sekä tukirangan sairaudet) sekä mm. pitkälle jalostetun ja kemikalisoituneen ravinnon aiheuttamat syöpäsairaudet, alkaa näyttää ilmeiseltä että sivilisaatio tuottaa enemmän kärsimyksiä, sairauksia ja kuolemaa kuin pystyy niitä parantamaan. On syytä muistaa myös, että pirstoissaan elinvoimaiset paikallisyhteisöt kaupunkilais-teollinen sivilisaatio pirstoi samalla mahdollisuuden omavaraiseen,